

# Boerentram, duur plan

Als men de boerentrams weer in het straatbeeld wil halen, komen daar een pak extra kosten bij, zegt **KLAAS DE BRUCKER**. Om de stad aantrekkelijk te houden en leegloop te vermijden bijvoorbeeld. Want wie vlotter in de stad geraakt, kan er ook gemakkelijk weer uit.

‘Revival van de boerentram’ stond in deze krant (*DS 9 november*). Vier lijnen van ‘boerentrams’ zouden worden (her)aangelegd vanuit verschillende plaatsen (Ninove/Gooik, Boom/Bornem, Heist-op-den-Berg en Tervuren) richting Brussel.

Men mag verwachten dat deze trams snel en comfortabel zullen zijn. Alleszins sneller dan de huidige files en comfortabeler dan bussen. Als je de tegemoetkoming meerekent die de meeste werknemers ontvangen voor woon-werkverkeer zullen ze bovendien goedkoop zijn.

Bedoeling van dit ambitieuze plan is de pendelaars sneller in Brussel te krijgen. Op zich een nobel idee. Maar heeft men al eens goed nagedacht over de gevolgen en interferenties met andere beleidsdomeinen, vooral op lange termijn? Inzichten uit

de transporteconomie leren ons dat als je een openbaarvervoersysteem ontwikkelt dat tegelijk snel, comfortabel en goedkoop is, je onvermijdelijk te maken krijgt met stadsvlucht en stadsverloedering. De boerentrams brengen de pendelaars niet alleen sneller Brussel in, maar ook sneller Brussel uit.

## Gezond boerenverstand

Werknemers die in Brussel werken, worden ontmoedigd om zich in Brussel te gaan vestigen. De stad zal leeglopen, alleszins ontvlaamsen en ook ontfransen. Men kan dat natuurlijk counteren door tegelijk een actief grootstedenbeleid te voeren gericht op onder meer stadsvernieuwing en -verfraaiing. Maar heeft men dan goed nagedacht over het totale kostenplaatje op lan-

ge termijn?

Waarschijnlijk gaat het project vijf keer meer kosten dan men denkt. Eerst komen de infrastructuur- en exploitatiekosten van de tramlijnen. Dan komen er de kosten voor de veiligheid. Trams zijn snelle voertuigen die zich in het verkeer mengen en het risico op ongevallen is groot. De dodelijke ongevallen met de kusttram vormen hier een schrijnend voorbeeld van.

## Het beste vervoer is het vervoer is dat niet hoeft plaats te vinden

Ten derde moet men een budget vrijmaken om de stadsvlucht en -verloedering te counteren. Daarnaast zullen extra inburgeringsprojecten nodig zijn om de Vlaamse rand voldoende Vlaams te houden. Dus de schepen van Vlaamse Zaken in Aalst zal er collega's bijkrijgen in onder meer Ninove/Gooik, Bornem/Boom en Heist-op-den-Berg. Ten slotte zal de overheid ook nog

eens meer moeten uitgeven als ze de subsidies voor woon-werkverkeer met het openbaar vervoer in stand wil houden.

Dit terwijl diezelfde inzichten uit de transporteconomie aantonen dat het beste vervoer juist het vervoer is dat niet hoeft plaats te vinden. Dit is zo als mensen dichterbij hun werk gaan wonen (of dichterbij huis werk gaan zoeken) of – voor goedertransport – als de plaats van productie dichterbij de plaats van consumptie komt te liggen. Ik wil zeker geen pleidooi houden tegen de boerentram, maar wel oproepen om het gezond boerenverstand te laten werken.



**Klaas De Brucker** is transporteconoom en docent Micro-economie, Europees Beleid en Decision-making aan de Hogeschool-Universiteit Brussel (HUB).